Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1933

03. 07. 95

Antrag

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Rainder Steenblock und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Ergänzende Kriterien zu den Leitlinien über die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN)

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

in den Beratungen der Verkehrsminister sowie der Europäischen Kommission zu den EU-Leitlinien über die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN), [KOM(94)0106 – C4-0001/94], [KOM(95) 0048 – C4-0089/95–94/0089(COD)], auf die ergänzende Festschreibung der folgenden Kriterien hinzuwirken:

1. Verkehrsvermeidung und Beschränkung der Verkehrsmengen sowie Infrastrukturen

   Eine zukünftige Wirtschafts- und Raumordnungspolitik in Europa hat zum Ziel, die Verkehrsmengen und deren Infrastrukturen zu beschränken, um so Natur, Umwelt und Landschaft zu schonen sowie mit den knappen öffentlichen Haushaltsmitteln der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sparsam umzugehen.

2. Konsequente Beachtung der Umweltbelange

   Bei der Planung, dem Aufbau und der Weiterentwicklung der Netze sind die Belange eines nachhaltigen Umweltschutzes zu berücksichtigen durch

   - die strategische Beurteilung der globalen Umweltauswirkungen des Gesamtnetzes, bevor über die Netze entschieden wird; die strategische Umweltüberprüfung (SEA) ist vor 1998 durchzuführen, die Netzplanung entsprechend den Ergebnissen zu korrigieren,
   - die Durchführung von verkehrsübergreifenden Korridoranalysen der berührten Teilräume einschließlich der Ausweisung der am wenigsten umweltschädlichen Variante,
   - die strikte Anwendung der Vogelschutz- und Habitat-Richtlinie,
   - die Durchführung von Umweltrisikoeinschätzungen, die gegebenenfalls grenzübergreifend sein müssen, bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 7,

- Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) gemäß Richtlinie des Rates (85/337/EWG) und der Konvention von Espoo, bei der Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit Einbeziehung einer „Nulloption" bei der UVP.

3. Vorrang für Schienenprojekte

Den 126 Straßenverbindungen in Anlage II der Leitlinien stehen nur 11 Eisenbahnverbindungen, 57 Verbindungen des kombinierten Verkehrs und 26 Binnenwasserstraßen gegenüber. Dieses Ungleichgewicht ist zugunsten des umweltverträglicheren Verkehrsträgers Schiene zu korrigieren.

Insbesondere der konventionelle Schienenverkehr ist im Anhang II unzureichend berücksichtigt. Mit Ausnahme der Verbindungen im kombinierten Verkehr sind nur vier Verbindungen des konventionellen Verkehrs als von gemeinsamem europäischen Interesse ausgewiesen worden. Der Bericht der Kommission über ein Transeuropäisches Eisenbahnnetz vom 3. Januar 1994 zeigt jedoch, daß genügend ausweisbare Projekte vorliegen.

Die Kommission soll eine längst überfällige Studie über zukünftige Güterströme und Industriezentren erstellen lassen, um die dringenden Neu- und Ausbaunotwendigkeiten auf der Schiene zu lokalisieren.

4. Beachtung des verfügbaren Finanzrahmens

Die Summe aller Vorhaben muß innerhalb des zur Verfügung stehenden Finanzrahmens liegen. Für die Realisierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sind nach Ansicht der Kommission in den nächsten 15 Jahren Investitionen von mindestens 400 Mrd. ECU erforderlich. Davon entfallen rund 220 Mrd. ECU auf die dringendsten Maßnahmen bis zum Jahr 2000. Der dafür verfügbare Finanzrahmen dürfte jedoch – legt man die drei Finanzierungsinstrumente

- Haushaltstitel Transeuropäische Netze
- Kohäsionsfonds und
- Strukturfonds

zugrunde und errechnet das jeweilige Investitionsvolumen (Finanzierungsanteil der EU plus Restfinanzierung) – in etwa nur bei einem Betrag von 57 Mrd. ECU liegen. Die notwendigen Investitionsmittel ließen sich demnach allenfalls aufbringen, wenn Projekte nicht nur vom Staat, sondern auch mit privater Beteiligung finanziert würden, was allerdings administrative, rechtliche, organisatorische und wirtschaftlich-finanzielle Fragen aufwirft, die noch nicht gelöst sind.

Die Investitionsstruktur hat folgende Anteile aufzuweisen:

- Schiene = mindestens 40 %,
- Straße = maximal 15 %,
- kombinierter Verkehr = mindestens 15 %,
- Wasserstraßen/See- und Binnenhäfen = 15 %,
- Flughäfen maximal 5 %.

Die besonderen Interessen der Kohäsionsländer sind zu berücksichtigen.

5. Minimale Abstandskriterien für Flughäfen

   Im Transeuropäischen Netz für Flughäfen – das unbedingt konzeptionell zu überarbeiten ist – sollen grenzübergreifende minimale Abstandskriterien zugrunde gelegt werden. Dieses Netz muß in Ergänzung zu den Schienenhochgeschwindigkeitsleitlinien gesehen werden.

6. Stärkere Berücksichtigung der Binnenhäfen

   Völlig unbefriedigend ist, daß die Binnenhäfen im vorliegenden Kommissionsvorschlag nicht genügend berücksichtigt worden sind. Als Schnittstellen zwischen Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr stellen sie jedoch ein wichtiges Element im kombinierten Verkehr dar. Eine entsprechende Ergänzung sowie eine konzeptionelle Überarbeitung ist daher sowohl im Text als auch im Anhang II (Auswahlkriterien für Binnenhafenprojekte) notwendig.

   Da sich die Binnenschiffahrt an den natürlichen Voraussetzungen zu orientieren hat, ist auf den weiteren Ausbau der Flüsse – insbesondere der Elbe und der Donau – zu verzichten.

7. Projektänderungen

   Im Richtlinien-Anhang III/I. „Prioritäre Projekte: Konventionelle Schienenverbindungen/kombinierter Verkehr Nord-Süd (Ausbau und Optimierung der Kapazitäten auf existierenden Trassen", sollen, flankiert von forcierten Verlagerungsmaßnahmen von der Straße auf die Schiene, folgende bislang für Hochgeschwindigkeit vorgesehene Trassen aufgenommen werden:

   – Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin

   – Brenner-Achse Verona – München: Verbesserung (Ausbau und Optimierung) der konventionellen Schienenverbindung Brenner.

8. Streichung von Projekten

   Grundsätzlich sollten mit dem Anhang II des Entscheidungsvorschlags Projekte des gemeinsamen europäischen Interesses präzisiert werden, um bestimmte Prioritäten zum Ausdruck zu bringen. Die in Anhang II aufgelisteten Verbindungen, insbesondere die 126 Straßenprojekte, zeigen jedoch, daß der eigentliche Sinn und Zweck der Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes hier nicht erfüllt wird. Aufgabe auf der Ebene der Europäischen Union sollte es sein, Leitlinien vorzugeben, in denen die großräumigen Korridore und Verkehrsachsen aufgezeigt werden. Daraus ergeben sich Prioritäten für bestimmte Projekte des gemeinsamen Interesses. Nachrangige Verkehrsverbindungen von nationalem Interesse, wie sie überwiegend in Abschnitt 2 des Anhangs II aufgeführt sind, sollten daher gestrichen werden. Insoweit bedarf der Abschnitt 2 einer grundlegenden Überarbeitung.

Aus Sicht der Bundesrepublik Deutschland sollten folgende Projekte aus den Anhängen I, II und III gestrichen werden:

- Donau-Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen
- Autobahnprojekte:
  - A 20 Ostsee-Autobahn
  - A 44 Aachen – Düsseldorf (Rheinquerung) – Bochum (in diesem Bereich äußerst fragwürdige Realisierung) – Dortmund – Kassel – Eisenach
  - A 38 Göttingen – Halle
  - A 71/73 Thüringer Wald-Autobahn Schweinfurt/Bamberg – Erfurt
  - A 94 München – Simbach (– Passau)
  - A 33 Emden – Rheine – Osnabrück – Bielefeld – Paderborn
  - A 39 Braunschweig – Schwerin

9. Neubewertung der Kosten-Nutzen-Relationen

   Aufgrund der gegenüber den ursprünglichen Planungen zum Teil erheblich veränderten Kostenerwartungen ist für die einzelnen Projekte die Kosten-Nutzen-Relation auf der Basis der aktuellen Daten und der externen Kosten neu zu berechnen und zu prüfen.

10. Korridor Berlin – Moskau

   Im Korridor Berlin – Moskau, in dem die Schaffung einer Autobahn-, Hochgeschwindigkeits- und Wasserverbindung vorgesehen ist, soll nur die Schiene realisiert werden.

Bonn, den 15. Mai 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Gila Altmann (Aurich)

Rainder Steenblock

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333